

Gemeente Kampen

Akoestisch onderzoek Het Meer Zuid

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Kampen

Akoestisch onderzoek Het Meer Zuid

Datum
Kenmerk
Eerste versie

16 augustus 2016
KPN043/Kmc/concept

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Kampen
Titel rapport	Akoestisch onderzoek Het Meer Zuid
Kenmerk	KPN043/Kmc/concept
Datum publicatie	16 augustus 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer J. Vosselman
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren J.Y. Keizer en K.D. Koopmans
Projectomschrijving	Akoestisch onderzoek ten behoeve van de woningen in het Meer langs de Oosterlandenweg te Kampen
Trefwoorden	Kampen, het Meer, akoestisch onderzoek, Wet geluidhinder, wegverkeer, Oosterlandenweg

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	5
2	Het plan in relatie met het wettelijk kader	7
2.1	Het plan	7
2.2	Wet- en regelgeving	8
2.3	Wegverkeer	8
2.3.1	Zonering	8
2.3.2	Geluidscriteria	9
2.4	Railverkeer	9
2.4.1	Zonering	9
2.5	Hogere grenswaarden	10
2.6	Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit	10
2.7	Geluidsbeleid van de gemeente Kampen	10
3	Uitgangspunten	11
3.1	Rekenmethodiek	11
3.2	Verkeersgegevens	12
3.3	Overige omgevingskenmerken	12
4	Resultaten	14
4.1	Geluidsbelasting ten gevolge van de Oosterlandenweg	14
4.2	Geluidsbelasting ten gevolge van de Veilingweg	15
4.3	Geluidsbelasting ten gevolge van de planinterne hoofdontsluiting	15
4.4	Mogelijke geluidsreducerende maatregelen	16
4.5	Hogere grenswaarden	16
4.6	Geluidsluwe gevels	17
4.7	Maximale binnenwaarde	18
5	Resumé	19
Bijlage 1 Verkeersgegevens		
Bijlage 2 Overzicht van de waarneempunten		
Bijlage 3 Resultaten		

1

Inleiding

De gemeente Kampen is bezig met de deulitwerking van woongebied Het Meer Zuid aan de Oosterlandenweg te IJsselmuiden. Een impressie van de ligging van het gebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied Het Meer Zuid (indicatief)

Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek noodzakelijk. De gemeente Kampen heeft Goudappel Coffeng gevraagd om dit onderzoek uit te voeren.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het plan in relatie met de Wet geluidhinder. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten van het akoestisch onderzoek. Tot slot worden de conclusies van het onderzoek in hoofdstuk 5 samengevat.

2

Het plan in relatie met het wettelijk kader

2.1 Het plan

Het deelgebied waarvoor in voorliggende rapportage akoestisch onderzoek is uitgevoerd, heeft een omvang van circa 100 woningen. Een impressie van het plan is weergegeven in figuur 2.1. Het gaat hierbij om de woningen ten zuiden van de interne ontsluitingsweg.



Figuur 2.1: Impressie van het voorgenomen plan

De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij nieuwe en gewijzigde situaties akoestisch onderzoek noodzakelijk is. In voorliggende situatie gaat het om nieuwe woningen (geluidsgevoelige bestemmingen) binnen de geluidszones van bestaande wegen. Hierna is de wet- en regelgeving nader toegelicht.

2.2 Wet- en regelgeving

De Wet en regelgeving omtrent geluidhinder is beschreven in de Wet geluidhinder en het besluit geluidhinder. In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste aspecten beschreven.

2.3 Wegverkeer

2.3.1 Zonering

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Dit is de zone langs een weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn de wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

Elke weg heeft een eigen geluidszone. De toetsing van de geluidsbelasting vindt plaats per bron. De breedte van de zone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. In tabel 2.1 is een overzicht weergegeven van de geldende breedtes van geluidszones per type weg.

aantal rijstroken	wegligging binnen stedelijk gebied	wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 2.1: Overzicht breedte geluidszones per wegtype

In voorliggende situatie is sprake van een binnenstedelijke situatie. De nieuwe woningen zijn gesitueerd langs de Oosterlandweg. De Oosterlandweg heeft 2 rijstroken en derhalve is sprake van een geluidszone van 200 m.

Daarnaast is ook de hoofdontsluitingsweg van het plangebied beschouwd. Deze weg heeft een maximum snelheid van 30 km/u en hiervoor geldt geen formele onderzoekspllicht in het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is deze weg echter wel beschouwd.

Op iets meer dan 200 meter van het plangebied loopt de Veilingweg. Omdat er sprake is van een binnenstedelijke situatie, zijn de nieuwe woningen niet geprojecteerd binnen de geluidszone van de Veilingweg. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Veilingweg behoeft daarom niet te worden onderzocht. Wel is in de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting rekening gehouden met het geluid ten gevolge van het verkeer op de Veilingweg.

2.3.2 Geluidscriteria

Er kunnen zich verschillende situaties voordoen, waarin akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In tabel 2.2 zijn de geluidscriteria weergegeven, waaraan in deze verschillende situaties moet worden voldaan.

	woning	weg	binnenstedelijke situatie		buitenstedelijke situatie	
			voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffing	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffing
	nieuw	nieuw	48 dB	58 dB	48 dB	53 dB
	bestaand	nieuw	48 dB	63 dB	48 dB	58 dB
	bestaand	in reconstructie	48 dB	68 dB	48 dB	68 dB
	nieuw	bestaand	48 dB	63 dB	48 dB	53 dB

Tabel 2.2: Situaties, zoals beschreven in de Wet geluidhinder

In voorliggende situatie is sprake van nieuwe woningen binnen de geluidszone van een bestaande weg in een binnenstedelijke situatie. Voor de nieuwe woningen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onder bepaalde voorwaarden is een maximale ontheffingswaarde mogelijk met een maximum van 63 dB.

2.4 Railverkeer

2.4.1 Zonering

Voor spoorwegen zijn geluidsproductieplafonds van toepassing. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van de hoogte van het geluidsproductieplafond (artikel 1.4a Besluit geluidhinder). In tabel 2.3 zijn de geldende zonebreedtes weergegeven.

hoogte geluidproductieplafond	breedte zone (m)
kleiner dan 56 dB	100
gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200

Tabel 2.3: Hoogte geluidsproductieplafond en breedte geluidszone

Langs de in dit onderzoek beschouwde spoorlijn geldt een wettelijke zonebreedte van 100 meter aan weerszijden van de spoorbaan (op basis van het geluidsproductieplafond 55,7 dB). Deze zone is het wettelijke aandachtsgebied, waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De onderzoekslocatie ligt buiten deze geluidzone en nader akoestisch onderzoek ten gevolge van het railverkeer is in voorliggende situatie niet noodzakelijk.

2.5 Hogere grenswaarden

In artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is vermeld dat hogere grenswaarden pas kunnen worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen is als volgt:

1. bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen;
2. overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen;
3. ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen.

2.6 Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit

Het Bouwbesluit stelt (in geval van ontheffing) eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van geluidgevoelige bestemmingen. In het besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen voldaan moet worden aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Hierbij dient te worden gerekend met de geluidsbelastingen van alle bronnen gezamenlijk, de gecumuleerde geluidsbelasting. Op een gecumuleerde geluidsbelasting is geen correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder van toepassing.

2.7 Geluidsbeleid van de gemeente Kampen

De gemeente Kampen beschikt over een eigen geluidsbeleidsplan. Bij het verlenen van een hogere grenswaarde dient hieraan voldaan te worden.

3

Uitgangspunten

3.1 Rekenmethodiek

Het onderzoek is uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Gerekend is met het programma GeoMilieu, versie 4.01.

Correctie artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 RMG 2012

Op de geluidsbelasting mag een correctie worden toegepast conform artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/h geldt een correctie van -5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer geldt een correctie van:

- -4 dB als de geluidsbelasting voor aftrek 57 dB bedraagt;
- -3 dB als de geluidsbelasting voor aftrek 56 dB bedraagt;
- -2 dB in de overige waarden van de geluidsbelasting voor aftrek.

De in voorliggend rapport gepresenteerde geluidsbelastingen zijn in beginsel inclusief correctie, tenzij anders vermeld.

Correctie artikel 3.5 RMG 2012

In lid 1 van artikel 3.5 van het RMG2012 is aangegeven dat, voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/h of hoger, een correctie mag worden toegepast voor stille banden. Voor de meeste asfalttypes bedraagt de correctie -2 dB. Conform lid 2 van artikel 3.5 dient voor elementenverharding en de hierna genoemde asfaltverhardingen een correctie van -1 dB toegepast te worden:

- Zeer Open Asfalt Beton;
- tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
- uitgeborsteld beton;
- geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- oppervlakkbewerking.

De in voorliggend rapport gepresenteerde geluidsbelastingen zijn inclusief correctie.

3.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Kampen en zijn ontleend aan het intern advies met het onderwerp "Het Meer, indicatieve geluidscontouren" d.d. 19 mei 2011 van Eelko Leusing. Een overzicht van de verkeersgegevens is weergegeven in bijlage 1.

Voor de hoofdontsluitingsweg (30 km/h) is een aanname gedaan. Op basis van 200 woningen (die gebruik maken van de hoofdontsluiting) en een verkeersgeneratie van 6 ritten per dag, is uitgegaan van 1.200 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersverdeling over de dag, avond en nacht is gebaseerd op de verkeersverdeling van de Oosterlandweg. Voor het percentage vrachtverkeer is totaal 2% aangehouden (1% middelzwaar vrachtverkeer en 1% zwaar vrachtverkeer).

Maximumsnelheden

Voor de Oosterlandweg is uitgegaan van een maximum snelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom. Voor de Oosterlandweg en de Veilingweg buiten de bebouwde kom is een maximum snelheid aangehouden van 80 km/u. Voor de planinterne ontsluiting is uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km/u.

3.3 Overige omgevingskenmerken

Wegdekverharding

Voor de Oosterlandweg is uitgegaan van asfaltverharding zonder geluidsreducerende werking. Voor de hoofdontsluitingsroute door het plangebied (30 km/h) is uitgegaan van elementenverharding in keperverband.

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere 'objecten' hebben een geluidsreflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze doorgerekend.

Hoogteligging

Binnen het onderzoeksgebied zijn geen noemenswaardige hoogteverschillen aanwezig die van invloed zijn op de geluidssituatie.

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere 'objecten' hebben een geluidsreflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze doorgerekend.

Voor het deelgebied ten zuiden van de hoofdontsluitingsweg binnen het plangebied is nog geen exacte invulling bekend. Voor het onderzochte deelgebied aan de noordzijde is uitgegaan van een geluidssituatie zonder geluidsafscherming.

Beschouwde woningen en waarneempunten

Voor alle woningen is uitgegaan van een totale bouwhoogte van 9,0 m (3 bouwlagen). De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd voor de waarneemhoogtes 1,5; 4,5 en 7,5 meter. Representatief voor respectievelijk de begane grond, de eerste verdieping en de tweede verdieping. Een overzicht van de waarneempunten is weergegeven in bijlage 2.

4

Resultaten

4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van de Oosterlandenweg

De geluidsbelastingen ten gevolge van de Oosterlandenweg zijn weergegeven in tabel B3.1 van bijlage 3. Een overzicht van de geluidsbelastingen is ook weergegeven in figuur 4.1. Voor alle groene woningen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de gele en oranje woningen is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB berekend.



Figuur 4.1: Woningen waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (geluidsbelasting inclusief correctie conform artikel 110g Wgh)

De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 57 dB. De voorkeursgrenswaarde van de 48 dB wordt daarbij met 9 dB overschreden. Van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB (conform de Wet geluidhinder) is in voorliggende situatie echter geen sprake. In totaal wordt voor 19 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden ten gevolge verkeersgeluid van de Oosterlandenweg.

4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van de Veilingweg

Ten gevolge van de Veilingweg is op de nieuwe woningen een maximale geluidsbelasting berekend van 46 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee niet overschreden en nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is in voorliggende situatie niet noodzakelijk. Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen ten gevolge van de Veilingweg is weergegeven in tabel B3.1 van bijlage 3.

4.3 Geluidsbelasting ten gevolge van de planinterne hoofdontsluiting

De geluidsbelasting ten gevolge van de hoofdontsluitingsweg van het plangebied betreft een weg met een maximum snelheid van 30 km/u. In het kader van de Wet geluidhinder zijn deze wegen niet gezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidssituatie ten gevolge van de hoofdontsluiting echter wel inzichtelijk gemaakt. De overige woonstraten die alleen ter ontsluiting van de woningen dienen zijn verder buiten beschouwing gelaten. Naar verwachting maakt hier alleen geëigend bestemmingsverkeer gebruik van de woonstraten.

De geluidsbelasting ten gevolge van de hoofdontsluiting is weergegeven in figuur 4.2. In deze figuur zijn de geluidsbelastingen weergegeven zonder correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 56 dB. Wanneer de relatie gelegd wordt met de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, dient deze geluidsbelasting met 5 dB naar beneden bijgesteld te worden. In dat geval is sprake van een geluidsbelasting van 51 dB. Een dergelijke geluidsbelasting is niet uitzonderlijk voor een stedelijke omgeving. De resultaten per waarneempunt zijn gepresenteerd in tabel B3.1 van bijlage 3.



Figuur 4.2: Geluidsbelastingen ten gevolge van de planinterne ontsluitingsweg (geluidsbelasting exclusief correctie conform artikel 110g Wgh)

4.4 Mogelijke geluidsreducerende maatregelen

Geconstateerd is dat ten gevolge van het verkeer op de Oosterlandenweg, de voorkeursgrenswaarde voor een aantal woningen aan de oostzijde van het plangebied wordt overschreden. De betreffende situatie is reeds weergegeven in figuur 4.1. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 9 dB overschreden. Met geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting worden gereduceerd met circa 3-4 dB ten opzichte van asfaltverharding zonder geluidsreducerende werking. De voorkeursgrenswaarde kan met een dergelijke maatregel dus niet worden bereikt. Daarnaast is ter hoogte van het plangebied sprake van een aansluiting. Het toepassen van geluidsreducerend wegdek op kruispuntvlakken is daarbij minder wenselijk omdat de verharding minder slijtvast is en de kans groot is dat het asfalt kapot gereden wordt. In dat geval verliest het asfalt de geluidsreducerende werking en is het noodzakelijk om een nieuwe verhardingslaag aan te brengen.

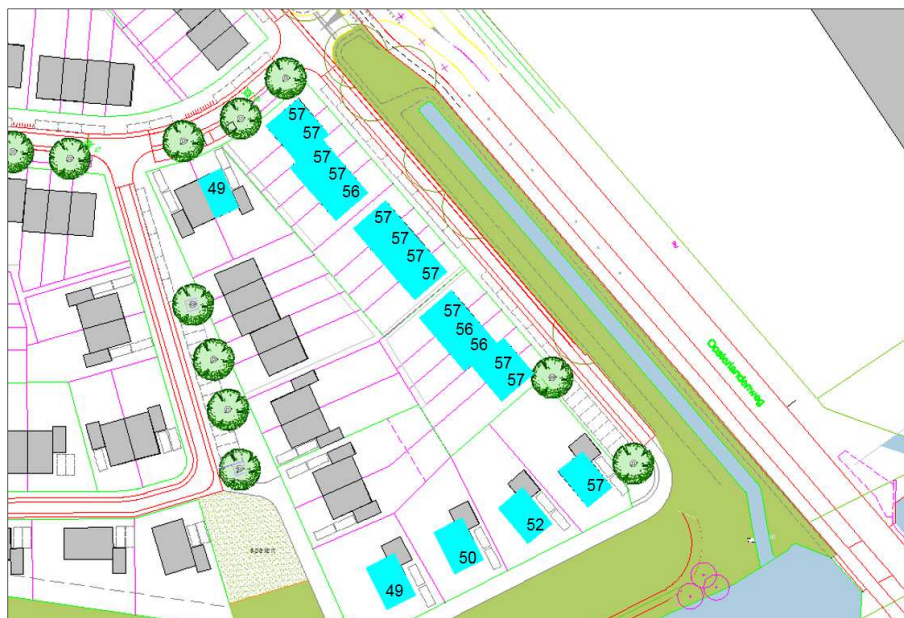
Het toepassen van overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of geluidswallen wordt in een dergelijke stedelijke omgeving niet als een reële optie gezien. Derhalve zijn deze maatregelen niet verder uitgewerkt.

Wanneer geen geluidsreducerende maatregelen worden getroffen, kan ontheffing voor een hogere waarde worden aangevraagd. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt in geen geval overschreden. Derhalve is een hogere waarde-procedure in beginsel mogelijk.

4.5 Hogere grenswaarden

Omdat bronmaatregelen onvoldoende effect hebben, en overdrachtsmaatregelen lastig inpasbaar zijn, is het aanvragen van hogere grenswaarden ten behoeve van nieuwe woningen een reële optie.

Aandachtspunt daarbij is wel het geluidsbeleid van de gemeente Kampen. Een onderdeel daarvan vormt de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel. In paragraaf 4.5 is hier nader op ingegaan. Daarnaast dient voldaan te worden aan de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit. Een overzicht van de benodigde hogere grenswaarden is weergegeven in figuur 4.3.

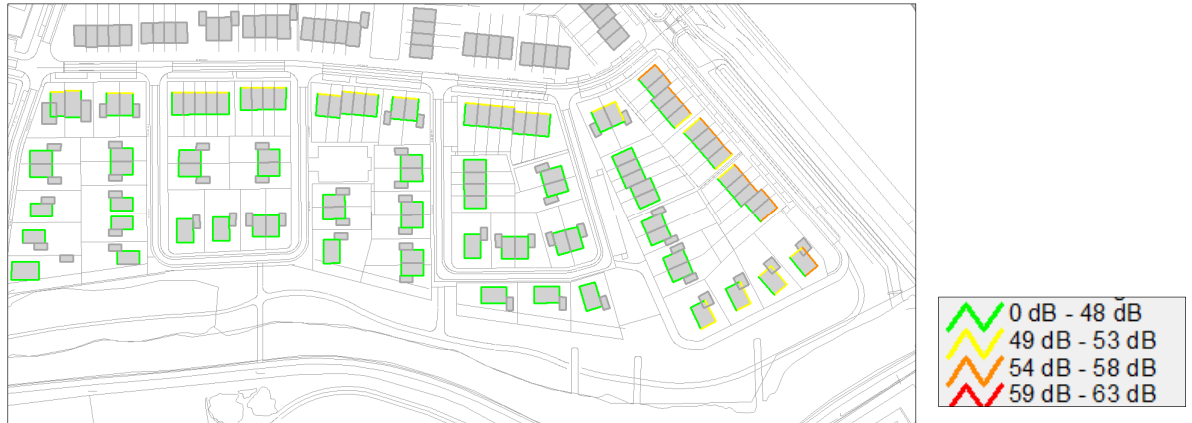


Figuur 4.3: Overzicht van de benodigde hogere grenswaarden ten gevolge van de Oosterlandenweg

4.6 Geluidsluwe gevels

Elke woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel (een gevel met een geluidsbelasting van 48 dB of lager). Om dit aspect inzichtelijk te maken, is de maatgevende geluidsbelasting per gevel berekend. In figuur 4.4 is de geluidsbelasting per gevel weergegeven.

In de afbeeldingen is te zien dat alle woningen in beschikken over een geluidsluwe gevel. Voor de eerstelijns bebouwing gaat het hier veelal om de achtergevel van de woningen. Voor alle woningen wordt dus voldaan aan het criterium ten aanzien van een geluidsluwe gevel ten gevolge van de Oosterlandenweg en de planinterne 30 km/u weg.



Figuur 4.4 Overzicht van de geluidsbelasting per gevel van de Oosterlandenweg en de planinterne weg, inclusief correctie conform artikel 110g Wgh.

4.7 Maximale binnenwaarde

In geval van ontheffing voor een hogere waarde geldt, dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen dient te worden gereduceerd tot een bepaalde binnenwaarde. In het Bouwbesluit zijn eisen gesteld ten aanzien van de maximaal toegestane geluidsniveaus binnen woningen. De (geluidsbelaste) gevels van woningen moeten voldoende geluidsisolerend werken om hieraan te kunnen voldoen. In het Bouwbesluit is gesteld dat de karakteristieke geluidswering van nieuwe woningen minimaal 20 dB moet bedragen. Als maximale binnenwaarde voor verblijfsgebieden in woningen geldt 33 dB. Daarbij dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde geluidsbelasting. Een overzicht van de gecumuleerde geluidsbelasting is weergegeven in tabel B3.1 van bijlage 3.

5

Resumé

De gemeente Kampen is bezig met de deeltuivering van woongebied Het Meer Zuid aan de Oosterlandenweg te IJsselmuiden. Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek noodzakelijk voor de nieuwe woningen die binnen de geluidszone van de Oosterlandenweg worden gerealiseerd. De uitgangspunten en resultaten van dit onderzoek zijn in voorliggende rapportage beschreven.

Ten gevolge van de Oosterlandenweg is voor 19 woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde berekend. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 57 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee met maximaal 9 dB overschreden. Van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is in voorliggende situatie geen sprake.

Het treffen van geluidsreducerende maatregelen is in voorliggende situatie geen reëel optie. Geluidsreducerend asfalt sorteert onvoldoende effect en is niet slijtvast om toe te passen op de het kruisingsvlak bij de aansluiting. Het toepassen van een geluidsscherm of een geluidswal is vanuit stedenbouwkundig en ruimtelijk oogpunt niet mogelijk. Het is dan ook een reële optie om voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde aan te vragen. Daarbij dient wel voldaan te worden aan het gemeentelijk geluidsbeleid en de maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

Bijlage 1

Verkeersgegevens

Verkeersgegevens (prognose 2030) op basis van het intern advies met het onderwerp "Het Meer, indicatieve geluidscontouren" d.d. 19 mei 2011 van Eelko Leusing.

Weg	Oosterlandenweg, 50 km/h				
Wegdektype	referentiewegdek	Gegevens: CROW publicatie 200			
Etmaalintensiteit	13.860	motorvoertuigen per etmaal			
		dag	avond	nacht	
Gemiddelde uurintensiteit		6,70	3,50	0,70	% van etmaalintensiteit
Aandeel bromfietsen					%
Aandeel motorfietsen					%
Aandeel lichte motorvoertuigen		95,00	95,50	96,00	%
Aandeel middelzware motorvoertuigen		3,00	2,50	2,00	%
Aandeel zware motorvoertuigen		2,00	2,00	2,00	%
Aandeel trams (in ballastbed)					%
Aandeel trams (in asfaltbeton)					%
		100,00	100,00	100,00	%

Weg	Oosterlandenweg, Spoorstraat - Veilingweg				
Wegdektype	referentiewegdek	Gegevens: CROW publicatie 200			
Etmaalintensiteit	20.568	motorvoertuigen per etmaal			
		dag	avond	nacht	
Gemiddelde uurintensiteit		6,60	3,60	0,80	% van etmaalintensiteit
Aandeel bromfietsen					%
Aandeel motorfietsen					%
Aandeel lichte motorvoertuigen		92,00	93,00	94,00	%
Aandeel middelzware motorvoertuigen		6,00	5,00	4,00	%
Aandeel zware motorvoertuigen		2,00	2,00	2,00	%
Aandeel trams (in ballastbed)					%
Aandeel trams (in asfaltbeton)					%
		100,00	100,00	100,00	%

Weg	Veilingweg, 80 km/h			
Wegdektype	referentiewegdek			Gegevens: CROW publicatie 200
Etmaalintensiteit	7.020 motorvoertuigen per etmaal			
	dag	avond	nacht	
Gemiddelde uurintensiteit	6,90	2,90	0,70	% van etmaalintensiteit
Aandeel bromfietsen				%
Aandeel motorfietsen				%
Aandeel lichte motorvoertuigen	94,00	94,50	95,00	%
Aandeel middelzware motorvoertuigen	4,00	3,50	3,00	%
Aandeel zware motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	%
Aandeel trams (in ballastbed)				%
Aandeel trams (in asfaltbeton)				%
	100,00	100,00	100,00	%

Bijlage 2

Overzicht van de waarneempunten



Bijlage 3

Resultaten

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
001_A	1,5	52	< 40	56	60
001_B	4,5	53	< 40	56	60
001_C	7,5	54	< 40	55	60
002_A	1,5	56	< 40	51	61
002_B	4,5	57	< 40	51	62
002_C	7,5	57	40	51	62
003_A	1,5	< 40	< 40	51	52
003_B	4,5	40	< 40	51	52
003_C	7,5	42	< 40	51	52
004_A	1,5	56	< 40	49	61
004_B	4,5	57	< 40	49	62
004_C	7,5	57	40	49	62
005_A	1,5	< 40	< 40	50	50
005_B	4,5	40	< 40	50	51
005_C	7,5	41	< 40	50	51
006_A	1,5	55	41	43	60
006_B	4,5	56	41	44	61
006_C	7,5	57	42	44	62
007_A	1,5	40	< 40	46	49
007_B	4,5	42	< 40	47	50
007_C	7,5	43	< 40	48	51
008_A	1,5	55	40	43	60
008_B	4,5	56	40	45	61
008_C	7,5	57	41	44	62
009_A	1,5	41	< 40	43	47
009_B	4,5	43	< 40	45	49
009_C	7,5	44	< 40	45	50

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
010_A	1,5	55	< 40	42	60
010_B	4,5	56	< 40	44	61
010_C	7,5	56	40	44	62
011_A	1,5	49	< 40	< 40	54
011_B	4,5	51	< 40	< 40	56
011_C	7,5	51	< 40	< 40	56
012_A	1,5	40	< 40	41	46
012_B	4,5	42	< 40	43	48
012_C	7,5	44	< 40	43	49
013_A	1,5	49	< 40	< 40	54
013_B	4,5	51	< 40	< 40	56
013_C	7,5	51	< 40	< 40	56
014_A	1,5	55	40	40	60
014_B	4,5	57	40	42	62
014_C	7,5	57	41	42	62
015_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
015_B	4,5	41	< 40	< 40	46
015_C	7,5	43	< 40	< 40	48
016_A	1,5	55	40	< 40	60
016_B	4,5	57	41	41	62
016_C	7,5	57	41	41	62
017_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
017_B	4,5	41	< 40	< 40	45
017_C	7,5	43	< 40	< 40	47
018_A	1,5	55	41	< 40	60
018_B	4,5	57	41	40	62
018_C	7,5	57	42	40	62
019_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
019_B	4,5	40	< 40	< 40	45
019_C	7,5	42	< 40	< 40	47
020_A	1,5	55	41	< 40	60
020_B	4,5	57	41	< 40	62
020_C	7,5	57	42	< 40	62
021_A	1,5	50	< 40	< 40	55
021_B	4,5	52	< 40	< 40	57
021_C	7,5	52	40	< 40	57
022_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44
022_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44
022_C	7,5	41	< 40	< 40	46

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
023_A	1,5	49	< 40	< 40	54
023_B	4,5	51	< 40	< 40	56
023_C	7,5	51	< 40	< 40	56
024_A	1,5	55	42	< 40	60
024_B	4,5	56	42	< 40	61
024_C	7,5	57	42	< 40	61
025_A	1,5	41	< 40	< 40	44
025_B	4,5	41	< 40	< 40	45
025_C	7,5	42	< 40	< 40	46
026_A	1,5	55	42	< 40	60
026_B	4,5	56	42	< 40	61
026_C	7,5	56	42	< 40	61
027_A	1,5	42	< 40	< 40	45
027_B	4,5	42	< 40	< 40	45
027_C	7,5	43	< 40	< 40	46
028_A	1,5	55	< 40	< 40	60
028_B	4,5	56	< 40	< 40	61
028_C	7,5	56	40	< 40	61
029_A	1,5	42	< 40	< 40	45
029_B	4,5	43	< 40	< 40	46
029_C	7,5	44	< 40	< 40	47
030_A	1,5	55	43	< 40	60
030_B	4,5	57	43	< 40	62
030_C	7,5	57	43	< 40	62
031_A	1,5	44	< 40	< 40	47
031_B	4,5	45	< 40	< 40	48
031_C	7,5	46	< 40	< 40	49
032_A	1,5	55	43	< 40	60
032_B	4,5	57	43	< 40	62
032_C	7,5	57	43	< 40	62
033_A	1,5	52	44	< 40	57
033_B	4,5	54	45	< 40	58
033_C	7,5	54	45	< 40	59
034_A	1,5	45	< 40	< 40	48
034_B	4,5	46	< 40	< 40	49
034_C	7,5	47	< 40	< 40	50
035_A	1,5	55	46	< 40	60
035_B	4,5	57	44	< 40	61
035_C	7,5	57	45	< 40	61

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
036_A	1,5	52	44	< 40	56
036_B	4,5	54	45	< 40	58
036_C	7,5	54	46	< 40	58
037_A	1,5	44	< 40	< 40	47
037_B	4,5	45	< 40	< 40	50
037_C	7,5	47	< 40	< 40	51
038_A	1,5	48	< 40	< 40	52
038_B	4,5	53	< 40	< 40	58
038_C	7,5	53	< 40	< 40	58
039_A	1,5	52	43	< 40	55
039_B	4,5	52	43	< 40	56
039_C	7,5	53	43	< 40	57
040_A	1,5	50	44	< 40	54
040_B	4,5	51	44	< 40	55
040_C	7,5	52	45	< 40	56
041_A	1,5	40	< 40	< 40	45
041_B	4,5	42	< 40	< 40	47
041_C	7,5	45	< 40	< 40	50
042_A	1,5	40	< 40	< 40	45
042_B	4,5	49	< 40	< 40	54
042_C	7,5	50	< 40	< 40	55
043_A	1,5	50	41	< 40	53
043_B	4,5	50	41	< 40	53
043_C	7,5	51	42	< 40	54
044_A	1,5	49	43	< 40	52
044_B	4,5	49	43	< 40	53
044_C	7,5	50	43	< 40	54
045_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45
045_B	4,5	40	< 40	< 40	46
045_C	7,5	42	< 40	< 40	48
046_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
046_B	4,5	46	< 40	< 40	51
046_C	7,5	47	< 40	< 40	52
047_A	1,5	49	40	< 40	52
047_B	4,5	48	40	< 40	51
047_C	7,5	49	40	< 40	52
048_A	1,5	48	42	< 40	51
048_B	4,5	48	42	< 40	52
048_C	7,5	49	42	< 40	53

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
049_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
049_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
049_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
050_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
050_B	4,5	43	< 40	< 40	48
050_C	7,5	44	< 40	< 40	49
051_A	1,5	43	< 40	< 40	48
051_B	4,5	45	< 40	< 40	50
051_C	7,5	46	< 40	< 40	51
052_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
052_B	4,5	42	< 40	< 40	47
052_C	7,5	44	< 40	< 40	48
053_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
053_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
053_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
054_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
054_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
054_C	7,5	40	< 40	< 40	44
055_A	1,5	42	< 40	< 40	48
055_B	4,5	45	< 40	< 40	50
055_C	7,5	46	< 40	< 40	51
056_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
056_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
056_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
057_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
057_B	4,5	41	< 40	< 40	46
057_C	7,5	43	< 40	< 40	48
058_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
058_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
058_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
059_A	1,5	41	< 40	< 40	47
059_B	4,5	44	< 40	< 40	49
059_C	7,5	45	< 40	< 40	50
060_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
060_B	4,5	41	< 40	< 40	47
060_C	7,5	43	< 40	< 40	48
061_A	1,5	41	< 40	< 40	46
061_B	4,5	43	< 40	< 40	48
061_C	7,5	45	< 40	< 40	50

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
062_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
062_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44
062_C	7,5	< 40	< 40	40	45
063_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
063_B	4,5	41	< 40	< 40	46
063_C	7,5	43	< 40	< 40	47
064_A	1,5	43	< 40	< 40	48
064_B	4,5	45	< 40	< 40	50
064_C	7,5	46	< 40	< 40	51
065_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
065_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
065_C	7,5	< 40	< 40	< 40	44
066_A	1,5	43	< 40	< 40	48
066_B	4,5	45	< 40	40	50
066_C	7,5	46	< 40	41	51
067_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
067_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
067_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
068_A	1,5	43	< 40	< 40	48
068_B	4,5	44	< 40	41	50
068_C	7,5	45	< 40	42	51
069_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
069_B	4,5	< 40	< 40	40	43
069_C	7,5	< 40	< 40	41	44
070_A	1,5	42	< 40	41	48
070_B	4,5	44	< 40	43	50
070_C	7,5	45	< 40	43	51
071_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
071_B	4,5	< 40	< 40	41	44
071_C	7,5	< 40	< 40	42	45
072_A	1,5	42	< 40	41	48
072_B	4,5	44	< 40	43	50
072_C	7,5	46	< 40	44	51
073_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
073_B	4,5	40	< 40	40	46
073_C	7,5	42	< 40	43	48
074_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
074_B	4,5	< 40	< 40	42	44
074_C	7,5	< 40	< 40	43	46

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
075_A	1,5	47	< 40	54	56
075_B	4,5	48	< 40	54	57
075_C	7,5	49	< 40	54	57
076_A	1,5	47	< 40	50	55
076_B	4,5	48	< 40	50	55
076_C	7,5	49	< 40	49	55
077_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
077_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
077_C	7,5	41	< 40	< 40	45
078_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
078_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
078_C	7,5	41	< 40	< 40	46
079_A	1,5	< 40	< 40	51	51
079_B	4,5	< 40	< 40	50	50
079_C	7,5	< 40	< 40	50	50
080_A	1,5	46	< 40	54	56
080_B	4,5	47	< 40	54	56
080_C	7,5	48	< 40	54	57
081_A	1,5	43	< 40	55	55
081_B	4,5	44	< 40	55	56
081_C	7,5	46	< 40	55	56
082_A	1,5	42	< 40	49	51
082_B	4,5	44	< 40	49	52
082_C	7,5	45	< 40	49	53
083_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
083_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
083_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
084_A	1,5	42	< 40	55	55
084_B	4,5	44	< 40	55	56
084_C	7,5	45	< 40	55	56
085_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
085_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
085_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
086_A	1,5	42	< 40	55	55
086_B	4,5	44	< 40	55	56
086_C	7,5	45	< 40	54	56
087_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
087_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
087_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
088_A	1,5	42	< 40	56	56
088_B	4,5	43	< 40	56	57
088_C	7,5	45	< 40	56	56
089_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
089_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
089_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
090_A	1,5	41	< 40	56	56
090_B	4,5	42	< 40	56	56
090_C	7,5	43	< 40	55	56
091_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
091_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
091_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
092_A	1,5	41	< 40	56	56
092_B	4,5	42	< 40	56	56
092_C	7,5	43	< 40	55	56
093_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
093_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
093_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
094_A	1,5	40	< 40	56	56
094_B	4,5	41	< 40	56	56
094_C	7,5	42	< 40	55	56
095_A	1,5	< 40	< 40	50	51
095_B	4,5	< 40	< 40	51	51
095_C	7,5	< 40	< 40	50	51
096_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
096_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
096_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
097_A	1,5	< 40	< 40	44	47
097_B	4,5	< 40	< 40	45	47
097_C	7,5	40	< 40	45	48
098_A	1,5	< 40	< 40	43	45
098_B	4,5	< 40	< 40	44	47
098_C	7,5	40	< 40	45	48
099_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
099_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
099_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
100_A	1,5	< 40	< 40	41	43
100_B	4,5	< 40	< 40	43	45
100_C	7,5	< 40	< 40	44	46

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
101_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
101_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
101_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
102_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
102_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
102_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
103_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
103_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
103_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
104_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42
104_B	4,5	40	< 40	< 40	45
104_C	7,5	41	< 40	< 40	46
105_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
105_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
105_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
106_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
106_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
106_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
107_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
107_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
107_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
108_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
108_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
108_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
109_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
109_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
109_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
110_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
110_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
110_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
111_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
111_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
111_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
112_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
112_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
112_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
113_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
113_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
113_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
114_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
114_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
114_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
115_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
115_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
115_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
116_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
116_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
116_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
117_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
117_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
117_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
118_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
118_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
118_C	7,5	< 40	< 40	< 40	44
119_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43
119_B	4,5	42	< 40	< 40	46
119_C	7,5	42	< 40	< 40	47
120_A	1,5	43	< 40	< 40	46
120_B	4,5	43	< 40	< 40	46
120_C	7,5	43	< 40	< 40	46
121_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
121_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
121_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
122_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
122_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
122_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
123_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
123_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
123_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
124_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
124_B	4,5	41	< 40	< 40	44
124_C	7,5	41	< 40	< 40	44
125_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
125_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
125_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
126_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
126_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
126_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
127_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
127_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
127_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
128_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
128_B	4,5	41	< 40	< 40	44
128_C	7,5	41	< 40	< 40	44
129_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
129_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
129_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
130_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
130_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
130_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
131_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
131_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
131_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
132_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41
132_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43
132_C	7,5	< 40	< 40	< 40	45
133_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
133_B	4,5	< 40	< 40	40	41
133_C	7,5	< 40	< 40	40	42
134_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
134_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42
134_C	7,5	< 40	< 40	< 40	44
135_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
135_B	4,5	< 40	< 40	41	42
135_C	7,5	< 40	< 40	41	43
136_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
136_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
136_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
137_A	1,5	< 40	< 40	40	41
137_B	4,5	< 40	< 40	42	43
137_C	7,5	< 40	< 40	42	44
138_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
138_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
138_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
139_A	1,5	< 40	< 40	41	42
139_B	4,5	< 40	< 40	43	44
139_C	7,5	< 40	< 40	44	45

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
140_A	1,5	< 40	< 40	42	43
140_B	4,5	< 40	< 40	44	45
140_C	7,5	< 40	< 40	44	45
141_A	1,5	< 40	< 40	56	56
141_B	4,5	40	< 40	56	56
141_C	7,5	41	< 40	55	56
142_A	1,5	40	< 40	52	53
142_B	4,5	40	< 40	51	52
142_C	7,5	41	< 40	51	52
143_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
143_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
143_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
144_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
144_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
144_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
145_A	1,5	< 40	< 40	51	51
145_B	4,5	< 40	< 40	50	50
145_C	7,5	< 40	< 40	50	50
146_A	1,5	< 40	< 40	56	56
146_B	4,5	< 40	< 40	56	56
146_C	7,5	< 40	< 40	55	55
147_A	1,5	< 40	< 40	56	56
147_B	4,5	< 40	< 40	56	56
147_C	7,5	< 40	< 40	55	55
148_A	1,5	< 40	< 40	50	50
148_B	4,5	< 40	< 40	50	51
148_C	7,5	< 40	< 40	50	51
149_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
149_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
149_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
150_A	1,5	< 40	< 40	56	56
150_B	4,5	< 40	< 40	56	56
150_C	7,5	< 40	< 40	55	56
151_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
151_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
151_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
152_A	1,5	< 40	< 40	56	56
152_B	4,5	< 40	< 40	56	56
152_C	7,5	< 40	< 40	55	56

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
153_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
153_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
153_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
154_A	1,5	< 40	< 40	55	55
154_B	4,5	< 40	< 40	55	55
154_C	7,5	< 40	< 40	54	55
155_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
155_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
155_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
156_A	1,5	< 40	< 40	55	55
156_B	4,5	< 40	< 40	55	55
156_C	7,5	< 40	< 40	55	55
157_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
157_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
157_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
158_A	1,5	< 40	< 40	50	50
158_B	4,5	< 40	< 40	51	51
158_C	7,5	< 40	< 40	51	51
159_A	1,5	< 40	< 40	43	44
159_B	4,5	< 40	< 40	45	45
159_C	7,5	< 40	< 40	45	46
160_A	1,5	< 40	< 40	43	43
160_B	4,5	< 40	< 40	45	45
160_C	7,5	< 40	< 40	45	46
161_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
161_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
161_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
162_A	1,5	< 40	< 40	41	42
162_B	4,5	< 40	< 40	43	44
162_C	7,5	< 40	< 40	43	46
163_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
163_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
163_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
164_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
164_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
164_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
165_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
165_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
165_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
166_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
166_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
166_C	7,5	< 40	< 40	40	43
167_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
167_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
167_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
168_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
168_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
168_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43
169_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
169_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
169_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
170_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
170_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
170_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
171_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
171_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
171_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
172_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
172_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
172_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
173_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
173_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
173_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
174_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
174_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
174_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
175_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
175_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
175_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
176_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
176_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
176_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
177_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
177_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
177_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
178_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
178_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
178_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
179_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
179_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
179_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
180_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
180_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
180_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
181_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
181_B	4,5	< 40	< 40	40	41
181_C	7,5	< 40	< 40	41	43
182_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
182_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
182_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
183_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
183_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
183_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
184_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
184_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
184_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
185_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
185_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
185_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
186_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
186_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
186_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
187_A	1,5	< 40	< 40	56	56
187_B	4,5	< 40	< 40	56	56
187_C	7,5	< 40	< 40	56	56
188_A	1,5	< 40	< 40	51	51
188_B	4,5	< 40	< 40	52	52
188_C	7,5	< 40	< 40	51	52
189_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
189_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
189_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
190_A	1,5	< 40	< 40	56	56
190_B	4,5	< 40	< 40	56	56
190_C	7,5	< 40	< 40	55	56
191_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
191_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
191_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
192_A	1,5	< 40	< 40	56	56
192_B	4,5	< 40	< 40	56	56
192_C	7,5	< 40	< 40	55	56
193_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
193_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
193_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
194_A	1,5	< 40	< 40	56	56
194_B	4,5	< 40	< 40	56	56
194_C	7,5	< 40	< 40	55	56
195_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
195_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
195_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
196_A	1,5	< 40	< 40	50	50
196_B	4,5	< 40	< 40	50	51
196_C	7,5	< 40	< 40	50	50
197_A	1,5	< 40	< 40	55	55
197_B	4,5	< 40	< 40	55	55
197_C	7,5	< 40	< 40	55	55
198_A	1,5	< 40	< 40	49	49
198_B	4,5	< 40	< 40	49	50
198_C	7,5	< 40	< 40	49	50
199_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
199_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
199_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
200_A	1,5	< 40	< 40	55	55
200_B	4,5	< 40	< 40	55	55
200_C	7,5	< 40	< 40	55	55
201_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
201_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
201_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
202_A	1,5	< 40	< 40	55	55
202_B	4,5	< 40	< 40	55	55
202_C	7,5	< 40	< 40	55	55
203_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
203_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
203_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
204_A	1,5	< 40	< 40	55	55
204_B	4,5	< 40	< 40	55	55
204_C	7,5	< 40	< 40	55	55

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
205_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
205_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
205_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
206_A	1,5	< 40	< 40	55	55
206_B	4,5	< 40	< 40	55	55
206_C	7,5	< 40	< 40	55	55
207_A	1,5	< 40	< 40	50	51
207_B	4,5	< 40	< 40	51	51
207_C	7,5	< 40	< 40	51	51
208_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
208_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
208_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
209_A	1,5	< 40	< 40	42	43
209_B	4,5	< 40	< 40	43	44
209_C	7,5	< 40	< 40	43	45
210_A	1,5	< 40	< 40	41	42
210_B	4,5	< 40	< 40	43	44
210_C	7,5	< 40	< 40	43	45
211_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
211_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
211_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
212_A	1,5	< 40	< 40	40	41
212_B	4,5	< 40	< 40	41	43
212_C	7,5	< 40	< 40	42	44
213_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
213_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
213_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
214_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
214_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
214_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
215_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
215_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
215_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
216_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
216_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
216_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
217_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
217_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
217_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
218_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
218_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
218_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
219_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
219_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
219_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
220_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
220_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
220_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
221_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
221_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
221_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
222_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
222_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
222_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
223_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
223_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
223_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
224_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
224_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
224_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
225_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
225_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
225_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
226_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
226_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
226_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
227_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
227_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
227_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
228_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
228_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
228_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
229_A	1,5	< 40	< 40	40	41
229_B	4,5	< 40	< 40	43	43
229_C	7,5	< 40	< 40	43	44
230_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
230_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
230_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
231_A	1,5	< 40	< 40	41	42
231_B	4,5	< 40	< 40	43	44
231_C	7,5	< 40	< 40	43	44
232_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
232_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
232_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
233_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
233_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
233_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
234_A	1,5	< 40	< 40	40	40
234_B	4,5	< 40	< 40	42	42
234_C	7,5	< 40	< 40	42	43
235_A	1,5	< 40	< 40	55	55
235_B	4,5	< 40	< 40	55	55
235_C	7,5	< 40	< 40	55	55
236_A	1,5	< 40	< 40	52	52
236_B	4,5	< 40	< 40	51	51
236_C	7,5	< 40	< 40	51	51
237_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
237_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
237_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
238_A	1,5	< 40	< 40	55	55
238_B	4,5	< 40	< 40	55	55
238_C	7,5	< 40	< 40	55	55
239_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
239_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
239_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
240_A	1,5	< 40	< 40	51	51
240_B	4,5	< 40	< 40	50	50
240_C	7,5	< 40	< 40	50	50
241_A	1,5	< 40	< 40	55	55
241_B	4,5	< 40	< 40	55	55
241_C	7,5	< 40	< 40	55	55
242_A	1,5	< 40	< 40	53	53
242_B	4,5	< 40	< 40	52	52
242_C	7,5	< 40	< 40	51	52
243_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
243_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
243_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
244_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
244_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
244_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
245_A	1,5	< 40	< 40	51	51
245_B	4,5	< 40	< 40	50	50
245_C	7,5	< 40	< 40	50	50
246_A	1,5	< 40	< 40	55	55
246_B	4,5	< 40	< 40	55	55
246_C	7,5	< 40	< 40	54	54
247_A	1,5	< 40	< 40	41	42
247_B	4,5	< 40	< 40	44	44
247_C	7,5	< 40	< 40	45	45
248_A	1,5	< 40	< 40	41	41
248_B	4,5	< 40	< 40	43	44
248_C	7,5	< 40	< 40	44	45
249_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
249_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
249_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
250_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
250_B	4,5	< 40	< 40	42	42
250_C	7,5	< 40	< 40	42	43
251_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
251_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
251_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
252_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
252_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
252_C	7,5	< 40	< 40	40	40
253_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
253_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
253_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41
254_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
254_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
254_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
255_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
255_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
255_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
256_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
256_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
256_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandeweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
257_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
257_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
257_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
258_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
258_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40
258_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
259_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
259_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
259_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
260_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
260_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
260_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
261_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
261_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
261_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
262_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40
262_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41
262_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42
263_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
263_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
263_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
264_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
264_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
264_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
265_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
265_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
265_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
266_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
266_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
266_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
267_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
267_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
267_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
268_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
268_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
268_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
269_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
269_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
269_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Oosterlandenweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Veilingweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. planinterne weg, zonder correctie (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting zonder correctie (dB)
270_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
270_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
270_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
271_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
271_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
271_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
272_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
272_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
272_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
273_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
273_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
273_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
274_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
274_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
274_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
275_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
275_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
275_C	7,5	< 40	< 40	40	40
276_A	1,5	< 40	< 40	42	42
276_B	4,5	< 40	< 40	44	44
276_C	7,5	< 40	< 40	45	45
277_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
277_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
277_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
278_A	1,5	< 40	< 40	40	40
278_B	4,5	< 40	< 40	42	42
278_C	7,5	< 40	< 40	42	42
279_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
279_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
279_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40
280_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
280_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40
280_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40
281_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40
281_B	4,5	< 40	< 40	41	41
281_C	7,5	< 40	< 40	42	42

Tabel B3.1: Overzicht van de berekende geluidsbelastingen, geluidsbelastingen ten gevolge van de Oosterlandenweg en de Veilingweg inclusief correctie conform artikel 110g Wgh

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**